

“De la nada hasta hoy día”



Mural del artista Ángel Suárez (2015)

“DE LA NADA HASTA HOY DÍA”

Un ejemplo nacional de desarrollo urbano y territorial sostenible en el litoral del Río Uruguay.

René BORETTO OVALLE

Abril 2017

Este es el resultado de un trabajo de investigación realizado por el autor en su calidad de investigador e historiador, basado en el crecimiento y desarrollo de su zona y su ciudad (Fray Bentos). El trabajo es INÉDITO y realizado únicamente por su autor, culminado en Abril de 2017.

Palabras claves: arquitectura, urbanismo, Fray Bentos, industria, patrimonio.

Abstract: Se presenta un ejemplo de la región litoral del bajo Río Uruguay con la ejemplificación de la ciudad de Fray Bentos, para aportar conceptualizaciones sobre urbanismo aplicado a una zona con miras a la implantación de industrias.

El caso planteado, es considerado por su autor como una muestra de un territorio virgen de donde surgen los ejemplos de aplicación sucesiva y cronológica de normas técnicas del urbanismo y planificación territorial.

El territorio ocupado, no obstante ciento cincuenta años de antropización, aún retiene y son claramente identificables los caracteres propios de un territorio que proponía al hombre la explotación de recursos de la tierra (ganadería y agricultura) mediante instalaciones industriales favorecidas por determinadas condiciones geográficas y paisajísticas.

DESARROLLO DE LA INVESTIGACION

Debido al paso del tiempo y en especial a la constante ocupación y remodelación de un espacio geográfico, resulta difícil tener una clara identificación del proceso tecnológico que, acompañado de una previsión de uso y ordenamiento territorial van modificando el terreno. Las huellas de este proceso, pueden ser si no irreconocibles, muy distintas a la realidad de lo que era el suelo originariamente.

No obstante, hemos encontrado un caso muy claro de esta planificación territorial en un espacio concreto que aún mantiene la mayor parte de las características iniciales, y deseamos presentarlo como una clara evidencia de la acción humana hacia un futuro previsible, con la multiplicidad de cambios que han ido convirtiendo este espacio geográfico en un paisaje antropizado.

El hombre impacta y marca su impronta aplicando determinados conceptos y presupuestos técnicos, para llegar a dotar a un espacio geográfico de los elementos que lo hagan no solamente sostenible, sino también con las condiciones de continuar creciendo en el uso y aprovechamiento de los recursos naturales que le son propios. Partimos de la base de la incesante búsqueda del hombre de radicación en determinado lugar donde uno o más recursos naturales le llaman su atención para proceder a su explotación comercial e industrial.

Cierto es que siempre será necesario que los recursos naturales estén no solamente nítidamente presentes, sino en la cantidad y calidad como para la implantación de los sistemas y procedimientos técnicos y tecnológicos acordes con el pensamiento proactivo.

Precisamente, en el ejemplo que utilizaremos, se encuentran muy patentes enclavados en la geografía local aquellas facilitaciones o conveniencias que el hombre aprovechó para desarrollar una inteligente planificación territorial, con todos los elementos o “huellas” de la actividad humana que fueron generándose en relativamente corto lapso.

Damos así, no sólo la razón, sino la demostración evidente, del pensamiento teórico-práctico del español Joaquín Sabaté, en el sentido de que *“la transformación del paisaje había estado asociada tradicionalmente al tiempo largo de la colectividad y de la Historia con mayúsculas, no al curso breve de la experiencia individual. Ésta es una de las razones por las que el paisaje se ha contado, tradicionalmente, entre los elementos permanentes de un entorno, lo que explica en buena parte su papel en la construcción del sentido colectivo, en la construcción de la identidad de cada sociedad.”*

En este sentido, no debe preocuparnos (citando a Sabaté) la inmutabilidad del paisaje, siendo algo imposible de cumplir en la medida de que la geografía utilizada por el hombre no lo es en un sentido individual, sino como escenario de un colectivo al que llamamos sociedad o mayormente en el espacio y en el tiempo, una civilización.

En este caso que plantearemos, notamos cómo el paisaje y el territorio no han sido despojados de los valores que tenía originalmente, sino que, por el contrario, observamos cómo el sentido del progreso lo acompaña en su sinuoso camino evolutivo y sigue los mismos lineamientos dictados por la propia geografía.

¿Qué es lo que cabe esperar o desear para el futuro? Que se reconozcan los elementos que más que cosas tangibles o intangibles, han ido tomando con el tiempo una valoración patrimonial, es decir que van guardando, siempre que no desaparezcan, “un pedazo” de nuestra identidad.

Queremos decir que, aceptando que hay una “lógica” en la utilización del territorio, siguiendo ciertas pautas marcadas indeleblemente por la geografía, pensemos que la “planificación territorial” y el impacto de la urbanización en nuestras acciones futuras no vayan “a contramano” de esas cuasi-leyes sino que las obedezcamos diagramando y ordenando no en forma intuitiva sino con alto sentido de sostenibilidad. Citando nuevamente a J.Sabaté: *“En este sentido, debiéramos dirigir nuestros esfuerzos a situar el paisaje como eje central de los instrumentos y planes de ordenación.”*

FRAY BENTOS: UN EJEMPLO CLARO. Todo lo anterior deriva en presentar el caso elegido. Se trata de la zona de Fray Bentos, a la altura del kilómetro 95-100 del Río Uruguay, donde este punto focal geográfico nos ayuda a entender cómo la acumulación progresiva de acciones humanas le va otorgando la forma al territorio original. Asimismo, podremos abarcar con ejemplos concretos, la necesidad y realidad constatada de las miradas desde otros puntos de vista conceptual y técnico, como lo son la arquitectura, la ingeniería civil, las ciencias políticas, la ecología, la geografía, la urbanística, la economía, el derecho y la sociología, sin dejar de reconocerles también la participación a la antropología y a la investigación histórica, entre otras. Es la necesaria presencia de la alta complejidad de la ciencia y la técnica al servicio del desarrollo comercial, industrial y básicamente, humanístico.

No tenemos miedo de introducir la palabra “paisaje” porque no podremos desconocer su creación como obra humana, algo así como el territorio intencionalmente delimitado con consecuencias a través de las obras que en él se implantan. La geografía ha sido la base, el sustento y el “marco” pero el contenido de esta obra, debemos reconocérsela al complejo sistema por el cual el hombre y su sociedad han ido, tiempo mediante, concatenando ambos actores en un particular

proceso de interacción. Más que un simple fragmento de la geografía, el paisaje será consecuencia del accionar social del hombre que va dejando cargas de significación y simbolismo en aquel espacio virgen.

De hecho, aseveramos que en la noción sistémica del paisaje, éste se concibe como un todo dinámico, como un bien productivo y cambiante donde es muy difícil dejar de reconocer a los elementos sociales, identitarios, culturales, geográficos y naturales íntimamente unidos.

No podemos dejar de tomar como referencia primigenia para esta investigación al URBANISMO como un concepto que encara la búsqueda de la organización del territorio. *“La urbanística es la planificación de los diversos lugares y ambientes en los que se desarrolla la vida material, sentimental y espiritual en todas sus manifestaciones, individuales y colectivas, y comprende tanto los asentamientos urbanos como los rurales. La urbanística no puede someterse en exclusiva a las normas de un esteticismo gratuito sino que su naturaleza es esencialmente funcional.”* (Wikipedia).

Nos hemos imaginado, a priori, este territorio como un enorme tablero de ajedrez antes de haber movido una pieza. Cada movimiento ha sido, como sucede en la realidad, bien pensado y ajustándolo a las necesidades reales, con un silencioso impulso no declarado pero sí proactivo. Las referencias históricas nos ayudan con su fuerte carácter cronológico para entender cada actividad como parte de una idea general de aprovechamiento de los recursos evidentes de la zona, como por ejemplo el río y sus puertos naturales y profundos; la cercanía de los campos con pasturas; la presencia de las primeras estancias europeas al norte del río Negro; la demarcación de vías de comunicación y la situación geopolítica especial de Fray Bentos como punto de cruce de caminos entre ambas capitales del Río de la Plata con acceso fluvial casi directo al océano Atlántico.

Y también, para reforzar nuestra hipótesis de trabajo, hemos buscado la confirmación de que este proceso de planificación territorial se hizo desde que el lugar era totalmente virgen y sin rastros anteriores de usos comerciales o de asentamientos industriales. La zona del puerto natural llamado de Fray Bentos, no tuvo utilización ni intervenciones urbanísticas antes de 1857. Apenas se refieren “ranchos” en 1801 y hacia 1852, cuando Justo José de Urquiza promueve un *“río abierto a todas las banderas”* inaugurando una época de gran utilización del Uruguay, será el capitán Thomas Jefferson Page, quien al mando de la cañonera de bandera norteamericana “Water Witch” (Bruja de las Aguas) el primero que se internará en el río el 24 de mayo de 1853 para realizar tareas hidrográficas. En la bitácora, en referencia a Fray Bentos,

cuando divisan sus barrancas, anotan: *“Barcos de considerable tamaño pueden subir hasta Concepción (del Uruguay) pero deben fondear aquí abajo (en la rada de Fray Bentos) para completar cargamento”*. Es el hombre con su innata idea de buscar convenientes espacios para el desarrollo. Es un técnico avizorando un futuro que no demoraría en hacerse realidad.

Muchas veces pensamos extralimitarnos y hacer un “vuelo de dron” por la hermosa zona hoy llamada del Bajo Río Uruguay, contenedora de las mismas características geográficas que hemos anotado para Fray Bentos. Y deberíamos buscar allí, la respuesta a tantas actividades entrelazadas entre poblaciones de ambos márgenes, siempre con la misma intencionalidad de aprovechar esa geografía. Porque Fray Bentos como puerto no quedó fuera de la mira de quienes trajeron la navegación a vapor para conectar las ciudades-puerto que fueron creciendo, las bocas de salida de las exportaciones de los saladeros y las estancias lógicamente ubicadas en la región por los españoles.

La navegación impulsada en el período de Urquiza hizo surgir emprendimientos comerciales con los vapores “Missisipi”, “Villa del Salto” y el norteamericano “Asunción” con máquinas aptas para desarrollar velocidades de 16 millas por hora, uniendo Buenos Aires con los puertos uruguayos y argentinos del Río Uruguay, ya en 1857. Aún sin población estable en sus costas, los vapores de transporte de personas tocaban Fray Bentos para recibir pasajeros de Montevideo llegados de aquel puerto, luego de lo cual las naves seguían hacia el norte o hacia el sur.

LA PRIMER PINCELADA SOBRE EL LIENZO VIRGEN. Resultó más que evidente esta realidad. Visionarias letras de don Isidoro de María, Vice Cónsul de Uruguay en Gualeguaychú cuando escribía: *“La idea de formar un pueblo en la costa del Río Uruguay, en un lugar llamado Fray Bentos, preocupa a algunos hombres pensadores, que estudiando la importancia de aquel punto en el Uruguay, lo reputan como el más aparente para una población que ha de producir incalculables bienes al comercio nacional, a la navegación y a la industria en aquellos parajes.”* Aún dos años de que eso se convirtiera en realidad, ya se estaba adivinando el movimiento de otro peón en nuestra imaginaria partida de ajedrez.

A finales de 1857, se mueve la primera ficha en el tablero del territorio de Fray Bentos: el vasco-francés José Hargain se radica con una posada para atender los servicios para tripulantes y pasajeros de decenas de embarcaciones que recalaban en la rada del puerto local. Casi inmediatamente, en el primer caso conocido en el Uruguay de una ciudad fundada por particulares y con fines comerciales, el alemán Augusto Hoffmann Crasseman en sociedad con el irlandés Santiago Lowry,

promueven la compra de los terrenos circundantes al puerto a la familia Martínez de Haedo. En el negocio inmobiliario invitaron a otros inversores y con fecha 10 de setiembre de 1858, se conformó el documento por el cual compraron 17.607 cuerdas de tierras, agregando también a la sociedad a Manuel José Errazquin (Diputado nacional) y hermano, Richard y Thomas Hughes (comerciantes y terratenientes) y George Hodgskin.

La visión de la toma de acciones sobre el territorio tendrían otras miras también: Hughes y Compañía aprovecharían un muy cercano puerto natural para construir un saladero y la Sociedad pondría a disposición del gobierno uruguayo algunas manzanas de un radio urbanizado que planificaban vender como solares lo que habilitaba a la fundación de un centro poblado. La sociedad compradora, por medio del agrimensor inglés William Hammett encarga la diagramación de la que debía ser *“la ciudad más linda de Sudamérica”*, inmediata al puerto ya atestado de embarcaciones. El poblado, bajo el nombre de Villa Independencia, nacería a la vida civil el 16 de abril de 1859.

UN VERDADERO URBANISTA TRABAJA EN FRAY BENTOS. No podemos dejar de lado la figura del Agrimensor William Hammett, porque la “huella” de una ciudad diagramada a mitad del siglo XIX hoy se manifiesta como una brillante ejecución de un plan de ordenamiento territorial.

Se reconoce a William Hammett como uno de los más antiguos habitantes de Villa Independencia, hoy Fray Bentos, según nos informamos en el Mulhall's Handbook of the River Plate Republics, del año 1875. Su nombre figura en el registro de agrimensores existente en el Instituto de Agrimensura de la Facultad de Ingeniería del Uruguay. Entre 1850 y 1857 hay planos firmados por Hammett pero se destaca el de la Villa Independencia.

En esta primera intervención de normas de poblamiento para el territorio local, el plano demuestra un concepto de gran respeto a la naturaleza, con aprovechamiento total de sus cualidades. La diagramación se hizo demarcando las manzanas con cada esquina dirigida hacia los respectivos puntos cardinales, con aceras y veredas espaciales, lo que hoy, casi 160 años después, forma parte de este diseño del damero urbano, declarado Patrimonio Histórico Departamental y formando parte del “área buffer” del “Paisaje Industrial Fray Bentos” reconocido por UNESCO como patrimonio mundial en 2015.

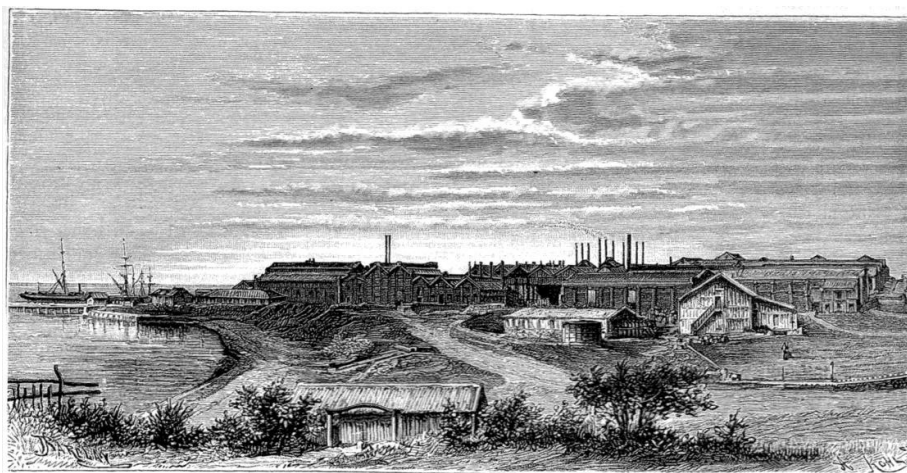
Hay un supuesto urbanístico que parte de un plano totalmente europeizado pensando en la trama en damero, con una plaza principal que sería rodeada por los edificios de las entidades o instituciones tradicionales.

En la medida que el terreno y las necesidades básicas se lo permitieron, pensamos que Hammett como diagramador de Fray Bentos, debió guiarse por las casi incorruptibles formalidades urbanísticas de los tiempos del Rey Felipe II cuando se hizo necesario legislar sobre la forma que habrían de tener las ciudades, desde la orientación hasta el ancho de las calles en función de las direcciones de los vientos dominantes o el clima de la zona.

La ubicación del poblado, facilitaba en exclusividad la explotación y aprovechamiento del puerto profundo, planificándose desde ya la unión del radio urbano con una zona industrial, hacia el sur-oeste donde uno de los propietarios lo usaría para la explotación de la industria de la carne.

También era evidente que la ciudad tendría, en su futuro, una expansión hacia el nor-este, donde al menos dos puertos de igual o mayor calado que el de Fray Bentos invitaban a los inversores a nuevas propuestas industriales. De hecho, hacia 1875, uno de ellos, en el lugar llamado Mbopicuá, fue la sede para instalar la empresa “The River Plate pressure meat presserving Company”, también en el rubro cárnico y hoy día, apenas a 5 kilómetros, la planta industria de U.P.M. cuenta con puerto natural propio sacando al mundo su producción de pasta de celulosa.

URBANISMO INDUSTRIAL. LA MIRA PARA FRAY BENTOS. Somos contestes al afirmar que las condiciones la geografía encontradas en la zona de Fray Bentos han direccionado las intenciones del hombre en la implantación de infraestructura acorde a la explotación e industrialización de los recursos.



Fray-Bentos : vue générale du saladero de la Société de l'extrait de viande de Liebig. — Dessin de Barclay, d'après une photographie.

Vista general del establecimiento Liebig hacia 1890

Si bien la primera motivación fue la instauración de un centro poblado contiguo al puerto, la visión a futuro para Fray Bentos era el asentamiento de industrias. Al menos

cuatro de los fundadores – Hoffmann, Lowry y los hermanos Hughes- tenían una relación directa con el comercio y la instauración industrial en el amplio territorio de la cuenca del Río de la Plata.

En breve tiempo, la zona ya vería delineado su futuro ya que en 1863, el Ingeniero Georg Giebert, hamburgués con buena experiencia en Brasil con instalaciones fabriles, se vio alentado por Augusto Hoffmann a radicarse aquí. La “Giebert et Compagnie”, precursora de la famosa Liebig’s Extract of Meat company, comenzaba a funcionar, con fuertes capitales de industriales y expertos en puertos y comercio de Europa.

El otro condicionante geográfico cercano – los campos feraces cercanos- se sumaron y fueron parte indisoluble de este “paisaje industrial”. La epopeya industrial movió otras piezas en el tablero con la adquisición de la Estancia “La Pileta” para recibir, engordar y preparar el ganado destinado a –en principio- la fabricación de extracto de carne bajo la fórmula del famoso químico alemán Justus von Liebig.

Sobre el territorio absolutamente virgen contiguo a Fray Bentos, Giebert fue introduciendo nuevas propuestas con implantaciones industriales y prontamente con el germen de una “company town” para dar asiento a la creciente masa de trabajadores.



Portón de entrada al establecimiento Liebig hacia 1915

El crecimiento de la industria fue explosivo a través de los años, obedeciendo a una inserción exitosa de cientos de productos y subproductos derivados de la carne y de la pecuaria regional, generando –como ejemplo- la movilización de 1.600 navíos sólo en el año 1898.

La visión “regionalista” contagió al resto del bajo Río Uruguay a partir de Fray Bentos. La empresa Liebig generó un intenso relacionamiento fluvial con la región del bajo Río Uruguay, ampliando su capacidad de producción en 1902 con un establecimiento en Colón (Entre Ríos), además de vincular intensamente a la región con los mercados consumidores, a través de los puertos de Liverpool (Inglaterra) y Amberes (Bélgica).

SINTESIS

La zona de Fray Bentos, no cobró su valor por ser un antecedente del proceso realizado por el hombre para conseguir una producción masiva de determinados productos (en este caso derivados de la agro producción). El valor fundamental, reside en el EJEMPLO regional de un paisaje cultural que no obstante ser vivo, latente y evolutivo, permanece con su cualidad y calidad de interpretación casi intacta, donde se nota el uso de diversos recursos naturales presentes en una geografía que fuera impactada por la antropización.

No en forma individualizada sino en su conjunto, los elementos básicos se presentan en un contexto que permite explicarlo concatenados por el hombre de donde se desprendieron resultados impactantes en la sociedad del tiempo en que se desarrolló (1850-1980).

La historia de FRAY BENTOS, es impensable e incomprensible sin tener en cuenta factores de presencia humana transnacionalizada, la inserción de recursos extra regionales –como por ejemplo la sal de España y Francia o del carbón de coque irlandés-; la aplicación de técnicas científicas cambiando del ámbito de la teoría al de la práctica y el pragmatismo –como los enunciados del químico Liebig-; la generación de disparadores de inéditas ideas y conceptos para la medicina y la dieta humana; los ejemplos vivos, reales y perfectamente aplicables en el avance de las ideas contemporáneas del mercadeo de cualquier producto; de movimientos comerciales de impacto global para círculos completos de preparación de productos, elaboración e industrialización, transporte, comercialización y promoción.

Fray Bentos es un ejemplo puro, de innovación y desarrollo en momentos del nacimiento e instauración de la globalización. Es, a la postre, un lugar del mundo donde se investigó la optimización y control de las potencialidades de los alimentos basados en la carne y de la agricultura en general.

Fray Bentos es, por otro lado, un ejemplo real de cómo la GEOGRAFÍA condiciona al hombre a radicar sus intereses comerciales a través de procesos industriales y

cómo se realizó el tratamiento de alimentos en un solo lugar, llevándolos desde el sitio donde nace la materia prima esencial – las pasturas- hasta el producto enlatado pronto para ser consumido, pasando por todas las instancias de cría del ganado profesionalmente en espacios adecuados – estancias-, su transporte utilizando el “know how” ancestral de la población local y procesándolo industrialmente, sin dejar de utilizar –a excepción del propio mugido de los rumiantes- todos los desechos para más de 230 subproductos consumibles por el hombre y por otros animales.

URBANISMO DEL TERRITORIO EN CONTINUIDAD Y EVOLUCION. El “paisaje” Fray Bentos, con sus elementos básicos y primigenios –río, puertos, tierras feraces, pasturas, posicionamiento geo-espacial, ubicación geo-política, etc., acaba de demostrar la perennidad de los mismos, (con una diferencia de casi 150 años después), dando espacio, lugar y posibilidad de desarrollo actual a otra industria, la explotación de la forestación.

Este verificable hecho de la permanencia en el tiempo de los caracteres que dan valoración al paisaje de Fray Bentos, también puede observarse en aquellos sitios que en su tiempo fueron seleccionados por el Establecimiento Liebig’s y que se encuentran en radios geográficos relativamente cercanos – 50 a 100 km -. Las estancias de cría y engorde que fueron parte de las propiedades de esta empresa, actualmente han continuado el proceso de actualización, crecimiento, desarrollo e investigación de la ciencia que sostiene la agropecuaria en general para dar paso a modernos ejemplos de mejoramiento de semillas – Estancia Nueva Mehelem- y laboratorio de mejoramiento genético de vacunos y lanares.

El crecimiento de la ciudad propiamente dicha, también ha aportado a través de sus más de ciento cincuenta años de existencia, ejemplos de la aplicación de normas urbanísticas condicionadas por la geografía residente. El Parque Franklin Delano Roosevelt y su anfiteatro de verano, el magnífico aprovechamiento de las altas barrancas costeras, son fieles demostraciones de una ciudad que obedece a su historia y respeta las siempre presentes normas del urbanismo.

Estos elementos, contribuyen a defender la idea de un desarrollo urbano y territorial sostenible con mantenimiento de la integridad del paisaje original, basado éste en una geografía muy especial cuya antropización modeló la historia de una vasta región transnacional y fronteriza como es la denominada “bajo Río Uruguay”.



Puerto de la Liebig's en 1912. Las instalaciones portuarias aprovecharon el principal recurso geográfico: un puerto natural de 12 metros de calado.

BIBLIOGRAFIA

Bell, Stephan “Social networks and innovation in the south american meat industry during the pre refrigeration era: southern Brazil and Uruguay in comparison.” University of California, Los Angeles, en Scripta Nova.

Boretto Ovalle, René “Un paseo por la historia – El reciclaje del gigantesco Anglo”. Anuario del Banco de Seguros del Estado, 1996.

Boretto Ovalle, René “El barrio Anglo de Fray Bentos, un ejemplo de company town en el Uruguay”. Publicado en Internet, Set. 1999.

Boretto Ovalle, René “Aportes al conocimiento de la historia de mi ciudad” (año 2002). En Internet. (buscar Google)

Boretto, René y Mènantreau, Loic. Le Patrimoine industriel du Bas Uruguay (Argentina, Uruguay): typologie, spécificités e potentialités touristiques” (Trabajo presentado en Université européenne d’été 2005 “Val de Loire – patrimoine mondial” Tours-Angers-Nantes 26 au 30 septembre 2005.)

Boretto, Rene y Burgueño María Julia. “Los paisajes y el patrimonio agroalimentario. Usos del territorio. El ejemplo del Bajo Río Uruguay” (Comunicación en X Jornadas Internacionales del Patrimonio Industrial Agroalimentario. (Gijón, octubre 2008) y en “Patrimonio Industrial Agroalimentario, Testimonios cotidianos del diálogo intercultural” INCUNA, Colección Los Ojos de la Memoria” (2009).

Castelli, Walter Daniel – De Roio y Pradera, monte y chacra, puerto y fábrica. Paisaje y patrimonio en el litoral del río Uruguay. En “Identidades” (Laboratorio internacional de paisajes culturales.) Montevideo, 2012.

Edgerton, David. The shock of the Old (Technology and global history since 1900) (Great Britain, 2006)

Finlay, Mark Quaquery and Cookery. Justus von Liebig Extract of Meat and the theory of nutrition in the Victorian age. (Bulletin Hist.Medical, 1992).

Innis, Harold. The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History. Revised Edition. Toronto: University of Toronto Press, pp. 392–93. (1956)

Innis, Harold. The Bias of Communication. Toronto: University of Toronto Press, p. 87. (1951)

Levratto, Eduardo - “Villa Independencia como Pueblo Subalterno”. Montevideo, 1964.

Ligrone, Pablo Alfredo. “Revalorización de la forma en la planificación de los territorios uruguayos: mensajes de la geografía y de la herencia patrimonial”. En “Identidades” (Laboratorio internacional de paisajes culturales.) Montevideo, 2012.

Lupano, Arq. María Marta. La Gran Familia Industrial. Espacio urbano, prácticas sociales e ideología. (1870-1945) - Editorial: Santiago Arcos (2009)

Mulhall, M.G. y Eduardo. “Manual de las Repúblicas del Plata”. Buenos Aires, 1876.

Ortea, Arq. Adriana. “La Liebig - El trabajo de la Carne” (Colón, Argentina, 2009).

“Paisaje Cultural Industrial Fray Bentos”. Documento para nominación de Patrimonio Mundial (Unesco). Intendencia de Río Negro. 2015.

Pereda, Setembrino. “Río Negro y sus progresos”. 1895

Reclus, Eliséé. Nouvelle géographie universelle: la terre et les hommes. Vol. 19 / par Élisée Reclus... Auteur: Reclus, Élisée (1830-1905) Éditeur: Hachette (Paris) - Date d'édition: 1876-1894 Langue : Français. Fuente. Biblioteca Nacional de Francia. (<http://gallica.bnf.fr>)

Robiano, Eugene. Dix-huit mois dans l'Amérique du Sud : le Brésil, l'Uruguay, la république Argentine, les Pampas et le voyage au Chili par la cordillère des Andes / par le Cte Eugène de Robiano (Edit. E. Plon (Paris), 1878. monographie imprimée; Français; 1 vol. (271 p.) ; in-18). Fuente: Biblioteca Nacional de Francia (<http://gallica.bnf.fr>).

Sabaté, Joaquín. Uruguay Patrimonial Editorial. En “Identidades” (Laboratorio internacional de paisajes culturales.) Montevideo, 2012.

Sabaté Bel, Joaquín. “El valor estructurante del patrimonio en la transformación del territorio”. Artículo de investigación resultado del proyecto “Laboratorio internacional para el diseño de paisajes culturales. Acción especial de investigación y desarrollo”, financiado por la Dirección General de investigación de la Universidad Politécnica de Cataluña entre 2002 y 2003. Publicado en internet: <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v22n1/v22n1a03.pdf>